

乗って守ろう! 使って育てよう! 公共交通



青梅市地域公共交通計画

概要版

令和5(2023)年3月

青梅市



Ome Blue®

目次

序	計画の策定にあたって	1
1	青梅市の公共交通を取り巻く状況把握等の流れ	3
2	青梅市の公共交通に関する課題	4
2.1	公共交通を取り巻く状況に関する課題	4
2.2	公共交通に関する課題	5
2.3	課題のまとめ	8
3	公共交通の基本的な方針と目標	9
4	公共交通施策	12
4.1	施策体系	12
4.2	公共交通施策	13
5	計画の推進方策	15

序 計画の策定にあたって

(1) 計画策定の目的

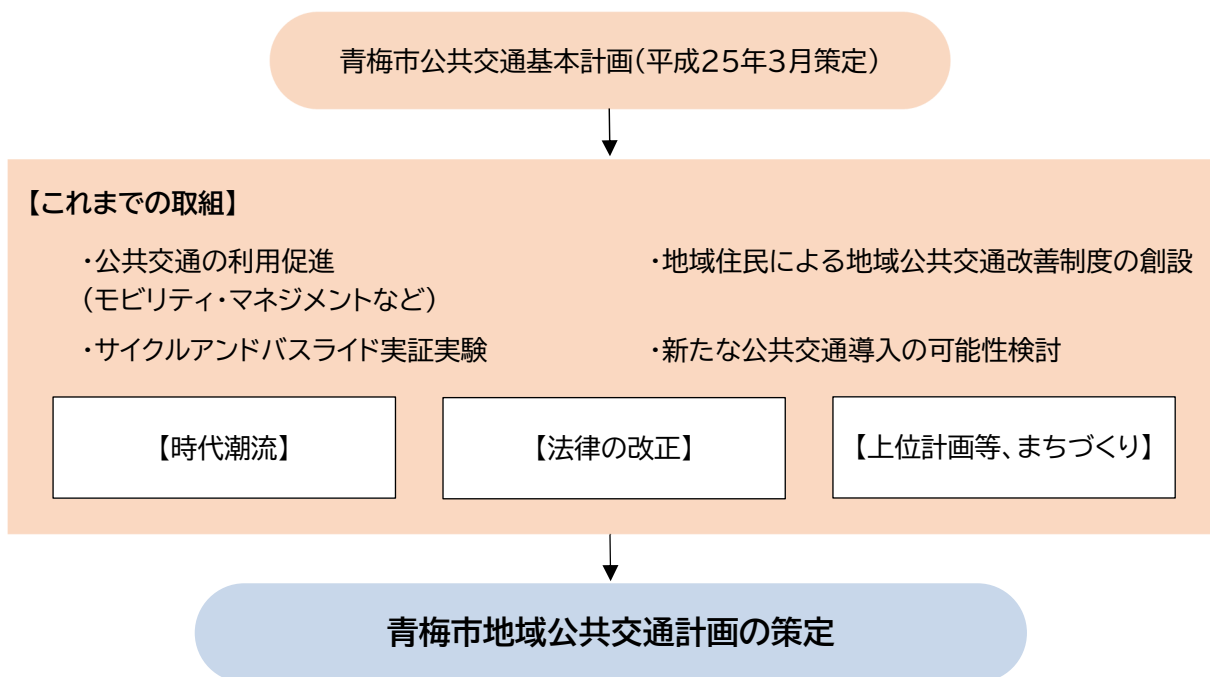
青梅市（以下「本市」という。）では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項にもとづき、平成23年8月に青梅市公共交通協議会を設置し、公共交通を取り巻く課題の改善に向けて検討を行うとともに、平成25年3月に「青梅市公共交通基本計画」を策定し、多様な関係者と課題を共有し、連携・協働しながら本計画に掲げた施策の実施に取り組んできました。

しかしながらこの間、時代潮流やライフスタイルの変化などに伴い、市内の公共交通を取り巻く環境は当時の想定より一層の変化をみせています。例えば当時、2020（令和2）年の将来人口を14.2万人としましたが、実際には13.3万人となり想定より1万人減少しました。通勤・通学、私事などにより移動する機会が多い生産年齢人口の減少により、移動の総数が少なくなり、公共交通利用の減少につながったと考えられます。加えて、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人々の生活様式は大きく変化しており、公共交通を考える上で無視できない重要な環境要素となりました。

よって、「青梅市公共交通基本計画」によるこれまでの考え方では、地域公共交通網の確保・維持は困難であると判断するとともに、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための法等の一部改正に伴い、地域の多様な輸送資源を計画に位置づけることが可能となったことなどから、本市における公共交通のベストミックスの検討を進めることとしました。

このため、市内の公共交通に関する現状と課題を把握して基本的な方針と目標を示し、公共交通にかかる多様な主体が参加・連携して、持続可能な公共交通の実現を目指すための、新たな「青梅市地域公共交通計画」を策定します。

図-1 青梅市地域公共交通計画策定の経緯



(2) 計画の位置づけ

本計画は、法にもとづく「地域公共交通計画」として策定し、市内の公共交通にかかるマスタープランとして運用していきます。

また、青梅市総合長期計画に即すとともに、青梅市都市計画マスタープランや青梅市環境基本計画などの関連計画と整合させます。

(3) 計画の区域

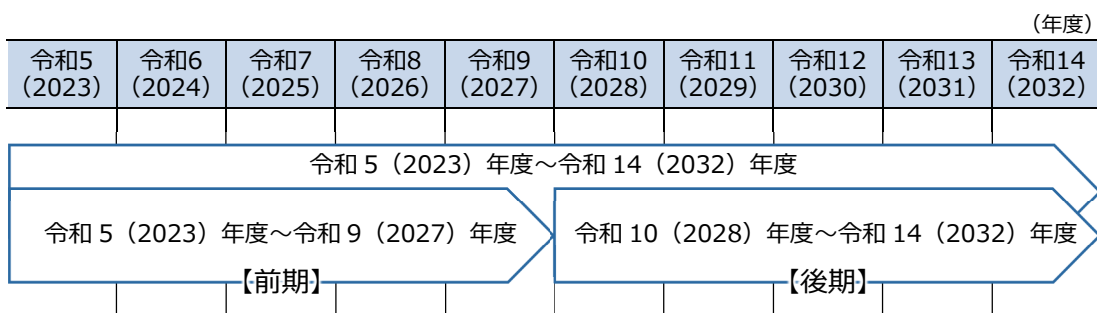
市内全域を対象区域とします。

(4) 計画期間

第7次青梅市総合長期計画は10年間を計画期間とし、5年間を目途に見直しを行うこととしています。

よって、本計画もこれに即して、全体の計画期間を令和5年度から令和14年度までの10年間とし、うち令和5年度から令和9年度までの5年間を前期、令和10年度から令和14年度までの5年間を後期として、5年間を目途に見直しを行うこととします。

図-2 計画期間



なお、後期計画では、時代潮流や青梅市の公共交通に関する状況などについて時点修正を行った上で、少なくとも以下の点について見直しを行います。

- ・あるべき姿と公共交通の役割
- ・目標
- ・公共交通施策
- ・目標値

1 青梅市の公共交通を取り巻く状況把握等の流れ

青梅市の公共交通を取り巻く状況や公共交通に関する状況を以下の流れで把握しました。その結果を踏まえ、次項で青梅市の公共交通に関する課題を示します。

図-3 青梅市の公共交通を取り巻く状況把握等の流れ

【青梅市の公共交通を取り巻く状況把握の流れ】

1 時代潮流

- (1) 人口減少・超高齢化
- (2) 外出頻度の低下
- (3) SDGs の取組の加速化
- (4) カーボンニュートラルへの挑戦
- (5) デジタル化の進展
- (6) 都市のコンパクト化の推進
- (7) 新型コロナウイルス感染症の拡大による生活様式の変化
- (8) 訪日外客数の増加への期待
- (9) 健康寿命の延伸

2 法律の改正

3 上位計画等

- (1) 第7次青梅市総合長期計画
- (2) 青梅市都市計画マスタープラン、第2次青梅市環境基本計画

【青梅市の公共交通に関する状況把握の流れ】

1 これまでの取組

- (1) 公共交通の利用促進
- (2) サイクルアンドバスライド実証実験
- (3) 地域住民による地域公共交通改善制度の創設
- (4) 新たな公共交通導入の可能性検討

2 人口や主要な施設と公共交通との関係

- (1) 総人口
- (2) 町丁別の人口
- (3) 主要な施設等の立地状況
- (4) 観光

3 公共交通の状況

- (1) 地形
- (2) 青梅市内の交通
- (3) 鉄道
- (4) 路線バス
- (5) タクシー
- (6) 鉄道と路線バスのサービス圏外
- (7) 地域の多様な輸送資源

4 市民ニーズ（市民アンケート実施・分析）

- (1) 実施概要
- (2) 全市結果
- (3) 地区別結果

青梅市の公共交通に関する課題
(次項へ)

2 青梅市の公共交通に関する課題

2.1 公共交通を取り巻く状況に関する課題

(1) 時代潮流への対応

①人口構造の変化・ライフスタイルの変化

本市の人口は今後、年少人口と生産年齢人口が減少し老年人口が増加するという構図です。バリアフリーやユニバーサルデザインを進めることが必要です。

一方で、市民の外出頻度は今後一層低下することが懸念され、これまでの広域的な移動支援とは別に、日常の生活圏内の自由な移動を誘導していく方策も望まれます。

②新技術の導入

公共交通に関する新技術は、限られた資源で形成される公共交通ネットワークの持続可能性にとって有効である場合は、積極的に導入していくことが望まれます。

③新たな公共交通

第7次青梅市総合長期計画において、新たな公共交通の導入に向けた取組の推進が示されています。

④MaaSの推進

多摩地域においては観光型MaaSの実証実験が行われており、その結果を踏まえた新たな取組が望まれます。

⑤デジタル化の進展

行政組織のデジタル化が先行するなか、これと連動した公共交通システムの構築が望まれます。

また、公共交通自体のデジタル化の活用が必要です。

⑥広域観光のまち青梅

観光行動を支える公共交通においては、環境負荷の低減や多言語化、ユニバーサルデザイン、ビッグデータ・観光型MaaSの活用などが求められます。

(2) 法律の改正への対応

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年11月27日に施行されました。この改正により、従来の地域公共交通網形成計画に代わり、新たに地域公共交通計画の策定が地方公共団体の努力義務となりました。地域公共交通計画の策定にあたっては、以下のことに対応することが求められます。

- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付けることが可能
- ・情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等

(3) 上位計画等への対応

① 将来の土地利用を支える公共交通

第7次青梅市総合長期計画が示す土地利用方針のうち、特に新市街地計画ゾーン、農林・住環境調和ゾーン、農地活用ゾーン、市街化区域・市街化編入において土地利用の方向に資するよう、交通面から支えていくことが必要です。

② 上位計画に即した公共交通のあり方

以下が課題となります。

- ・持続可能な公共交通であること。
- ・高齢者をはじめ、いわゆる交通弱者の日常生活を支える移動手段を確保すること。
- ・公共交通サービスの維持・改善のための支援を行うこと。
- ・地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる持続可能な移動手段の導入に向けて、新技術の活用も含め、市民、交通事業者、青梅市が連携して取り組む体制を構築すること。

(4) まちづくりへの対応

① 都市的土地利用

都市的土地利用への転換に対しては、その熟度に応じて、公共交通側からは交通結節点の強化またはネットワークの拡大を検討することが必要です。

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| ・青梅駅前の市街地再開発事業 | ・東青梅一丁目地内諸事業用地の利活用構想 |
| ・将来活用エリア(明星大学青梅キャンパス) | ・新市街地計画ゾーン(黒沢地区採掘場跡地) |
| ・青梅IC北側地区における物流拠点整備 | ・新市街地計画ゾーン(青梅東端地区) |

② 広域観光の移動支援

本市の観光は多彩であり、広域から多数の来訪のあるイベントがあります。イベントと連動した公共交通サイドからの移動支援が望まれます。

ハイキングコースは、鉄道駅を直接基点とする以外に、バス停を基点とするケースが多くみられます。その結節点での環境整備が必要です。また、公共交通があることの周知や観光施策との連携が必要です。

2.2 公共交通に関する課題

(1) これまでの取組への対応

平成25年3月策定の「青梅市公共交通基本計画」に掲げた施策の取組実績を踏まえ、継続や見直しなどの対応が必要です。

- ・公共交通の利用促進(モビリティ・マネジメントなど)
- ・サイクルアンドバスライド
- ・地域住民による地域公共交通改善制度
- ・新たな公共交通導入の可能性検討

(2) 人口や主要な施設と公共交通との関係への対応

人口が大きく増加している町丁目があり、逆に大きく減少している町丁目があります。ニーズを踏まえた交通サービスを検討することが必要です。

また、公共交通のアクセスが不足している主要な施設が存在しています。ネットワークの再編等を検討することが必要です。

(3) 公共交通の状況への対応

① 鉄道

J R 青梅線は、新型コロナウイルス感染症の拡大以前から減少し、拡大後一層の減少となっています。

J R 青梅線の活性化のため、鉄道事業者においては地域との連動に力を入れています。これに呼応できるよう、沿線都市も含めた体制づくりが必要です。

② 路線バス

路線バスは、利用の減少に伴い減便せざるを得ない状況に陥っています。

第7次青梅市総合長期計画を踏まえ、現状のネットワークを維持することが必要です。その上で新たなまちづくりへの対応も必要です。

公共負担により路線バスを維持していることについて、市民にもっと周知を図り、認識・理解してもらうことが必要です。

③ タクシー

タクシーは、ドアツードアの輸送サービスや、夜間・早朝を問わない24時間の対応が可能です。一度に多数の利用はできませんが、観光や業務目的も含め多様な利用者ニーズに対応することができます。

導入している各種サービスの周知を図るとともに、新たなサービスを検討していくことが必要です。また、新たな公共交通の担い手としての役割が期待されます。

④ 鉄道と路線バスのサービス圏外

鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の地区が存在します。地域住民による地域公共交通改善制度を適用するなど、地域主体の持続可能な公共交通の導入を検討していくことが必要です。

⑤ 地域の多様な輸送資源

地域の多様な輸送資源として、商業施設無料送迎バス、医療・福祉施設無料送迎バス、小学校スクールバス等が存在します。

地域ニーズを検討するとともに、旅客自動車運送であるタクシー・バスなどの事業を定める法律である「道路運送法」との関係性を明らかにし、活用を検討することが必要です。

(4) 市民ニーズ結果による地区別への対応

表-1 地区別の公共交通に関する課題

地区	地区別の公共交通に関する課題（●の部分）
1.青梅	<ul style="list-style-type: none"> ・駅までの平均的な所要時間は約 10 分と短く、徒歩の割合がかなり高い。また、免許証なしの人が多い状況にあります。 ●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。 ●駅までの末端交通の環境整備が必要です。
2.長淵	<ul style="list-style-type: none"> ・特に買物・通院目的の外出時に困っている人が多く、その理由はバス停まで遠いこと。このため自家用車に頼っている傾向にあります。 ●地区内を主要な駅である河辺駅と青梅駅または小作駅を連絡する青 21・小 05 が走っているなか、駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多く、坂が厳しいことから、バス停までの末端交通の環境整備が必要です。 ●廃止された市民斎場行きや明星大学行きに代わる手段が望まれます。
3.大門	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が比較的高く増加傾向にあり、高齢化率が比較的低い状況にあります。 ●河辺駅と小作駅を連絡する河 10・11 が走っています。駅まで自家用車または家族の送迎が比較的多いことから、河 10・11 の充実が必要です。
4.梅郷	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの不満合計が多く（運行本数、始発・終発時刻）、また、免許証なしの人が多い状況にあります。 ●地区内を青梅駅と連絡する梅 76 丙の維持が必要です。 ●坂が厳しいことから、バス停までの末端交通の環境整備が必要です。
5.沢井	<ul style="list-style-type: none"> ・駅までの平均的な所要時間は約 8 分と短く徒歩の割合がかなり高い状況にあります。また、外出で困っている人は、59 歳以下の通勤・通学が多い状況にあります。 ●高齢化がかなり進んでおり、駅まで総じて坂が厳しいことから、駅までの末端交通の環境整備が必要です。 ●鉄道による通勤・通学の維持のため、青梅線の活性化が必要です。
6.小曾木	<ul style="list-style-type: none"> ・特に買物・通院目的の外出時に困っている人が多く、その理由はバス停まで遠く、坂で大変なこと。このため自家用車に頼っている傾向にあります。 ●人口密度が低くかつ減少のなか、路線バスの増便は難しいことから、路線バスを補完する移動手段が必要です。
7.成木	<ul style="list-style-type: none"> ・特に通勤・通学目的の外出時に困っている人が多く、その理由は路線バスが希望の時間がないこと。このため自家用車に頼っている傾向にあります。 ●人口密度が低くかつ減少のなか、路線バスの充実は難しいことから、細かなニーズに応じることのできる移動手段が必要です。
8.東青梅	<ul style="list-style-type: none"> ・駅までの平均的な所要時間は約 9 分と短く、徒歩の割合がかなり高い。また、免許証なしの人が多い状況にあります。 ●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。 ●駅までの末端交通の環境整備が必要です。
9.新町	<ul style="list-style-type: none"> ・人口は増加傾向で高齢化率が比較的低い。また、従業者数が多い状況にあります。 ●地区内を、小作駅を基点とする小 02・03 が循環しており、この維持が必要です。
10.河辺	<ul style="list-style-type: none"> ・駅までの平均的な所要時間は約 10 分と短く、徒歩の割合がかなり高い。また、免許証なしの人が多い状況にあります。 ●まちづくりのなかで、歩行環境の充実が必要です。 ●駅までの末端交通の環境整備が必要。特に、河辺町 1～3 丁目を中心に、坂が厳しく鉄道と路線バスのサービス圏外*がみられることから、その対応が必要です。
11.今井	<ul style="list-style-type: none"> ・特に買物・通院目的の外出時に困っている人が多く、その理由はバス停まで遠いことと路線バスが希望の時間がないことです。 ●今井 1 丁目を中心に、坂が厳しく鉄道と路線バスのサービス圏外*がみられることから、その対応が必要です。

2.3 課題のまとめ

図-4 公共交通に関する課題のまとめ



3 公共交通の基本的な方針と目標

(1) 公共交通の役割～地域社会・地域経済における基盤の一部～

本市は、公共交通について、「地域社会・地域経済における基盤の一部」と位置づけ、利用者・市民・交通事業者・市内企業・青梅市などの多様な主体が連携・協力して、その維持・サービス向上を目指します。具体的には以下のとおりです。

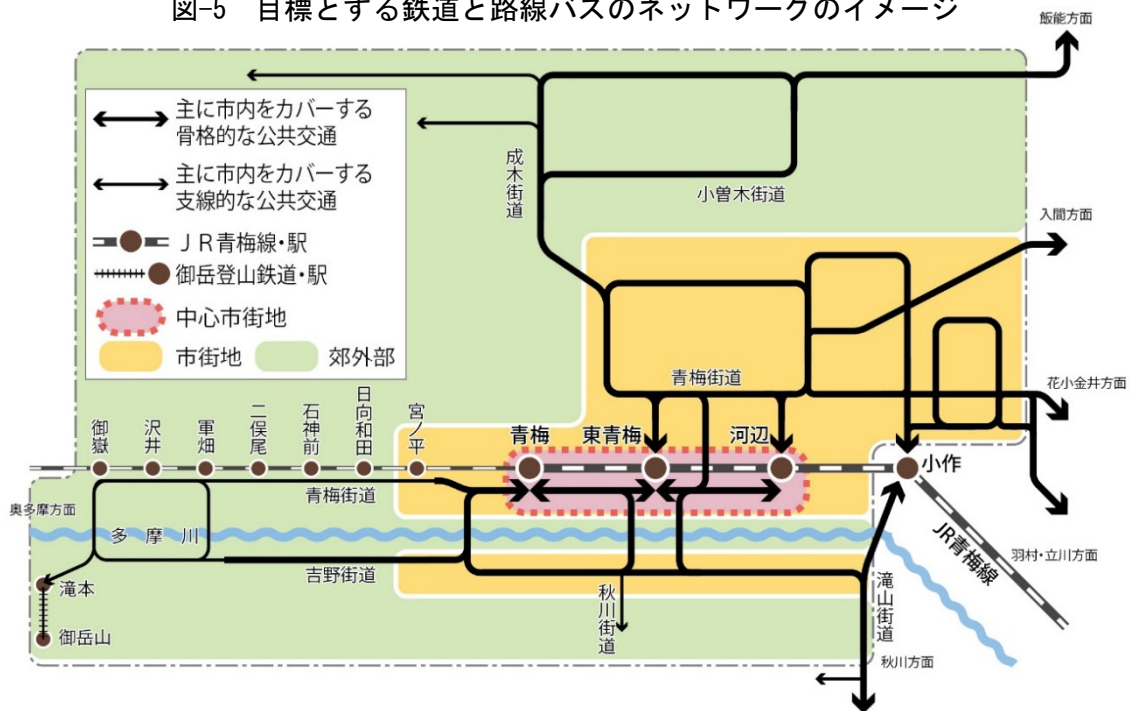
ソフト系

- 公共交通の利用増進や利用転換を図ります。
- 利用者のニーズにあった、行先・所要時間・頻度などがわかりやすいネットワークやサービス、情報提供を行うことを重視します。
- コンパクトなまち、脱炭素のまち、歩きたくなるまちなどを実現する上で、また、まちづくりや観光、福祉に寄与するという点で、公共交通が如何に重要であるかを周知します。

ハード系

- JR青梅線は都市間とともに、市内においては主に東西方向にサービスします。
- 御岳登山鉄道は御岳山へのアクセスをサービスします。
- 主に市街地をカバーする骨格的な公共交通は、バス路線でサービスします。
- 主に郊外部をカバーする支線的な公共交通は、バス路線とこれを補完する新たな公共交通によりサービスします。
- タクシーは、鉄道や路線バス等ではカバーすることが難しい領域（地理や時間帯、利用者の都合など）においてサービスするとともに、新たな公共交通の担い手ともなります。
- 鉄道と路線バスのサービス圏外は、新たな公共交通によるサービス、または端末移動手段の多様化の誘導により対応します。
- 自宅から鉄道駅や主なバス停までの端末移動手段の多様化を誘導します。

図-5 目標とする鉄道と路線バスのネットワークのイメージ



注：「骨格的な公共交通」とは、おおむね市街地を走るバス路線等または、郊外部のうち複数系統を擁しかつ終着点を擁しないバス路線等であり、「支線的な公共交通」とは、おおむね郊外地を走るバス路線等である。

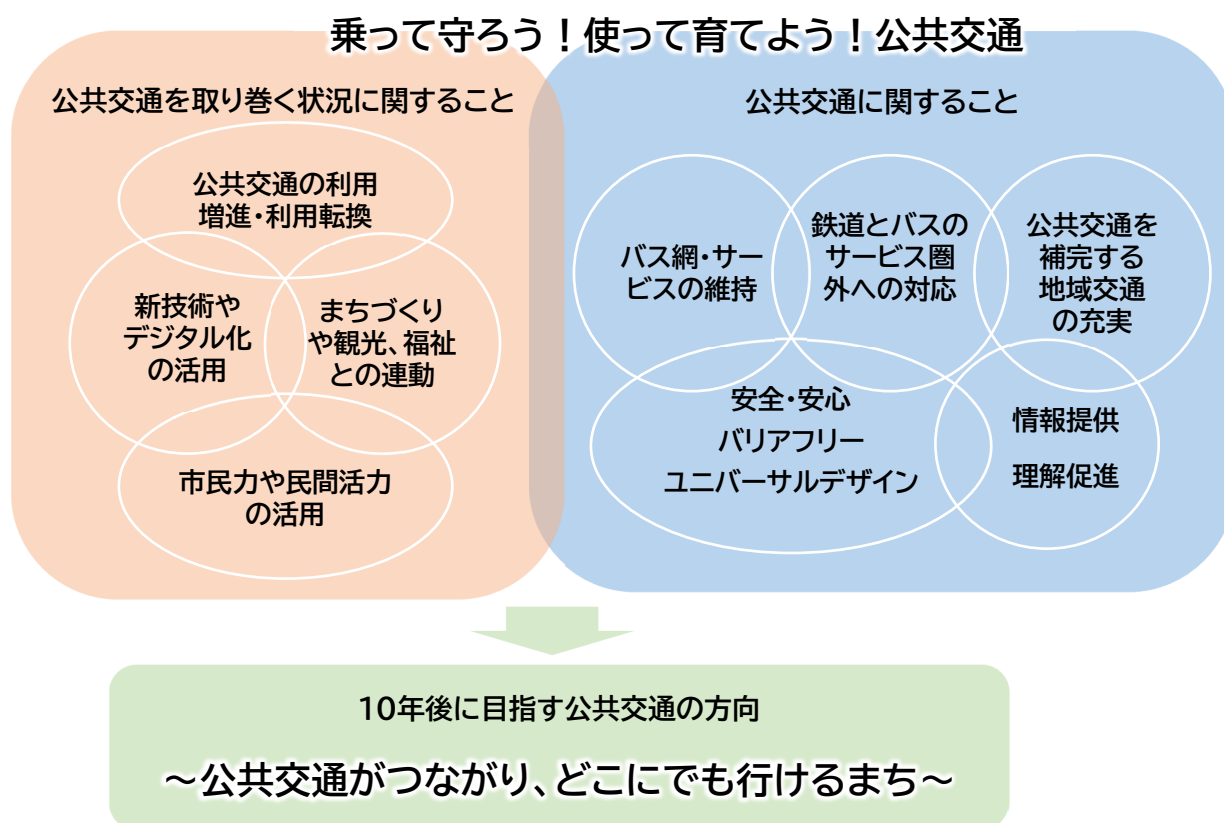
(2) 目標設定にあたっての考え方

交通は、市民等の日常の外出や訪れる人にとって必要不可欠なものであり、利便性や快適性が求められます。とりわけ公共交通は、重要性が高いものとなっています。しかしながら、本市の公共交通は、自家用車の普及、生産年齢人口の減少、インターネットでの買物による外出機会の減少、新型コロナウイルス感染症の拡大などにより、利用者は減少し、交通事業者の経営は大変厳しい状況におかれています。

一方、今後の人口減少・超高齢社会への対応、昨今の自然災害や新型コロナウイルス感染症等への対応が求められるとともに、脱炭素をはじめとした環境への貢献、コンパクトなまちづくり、ウォークアブルなまちづくり、新技術の活用、そして過度な自家用車依存からの脱却など、時代潮流への柔軟な対応が求められます。

こうしたことを踏まえ、「乗って守ろう！使って育てよう！公共交通」の理念のもと、公共交通の利用促進を図るとともに、民間事業者との連携やまちづくりとの連動により、持続可能な公共交通の実現に向けた施策を進め、10年後は「公共交通がつながり、どこにでも行けるまち」になることを目指します。

図-6 10年後に目指す公共交通の方向



(3) 目標

()内は対応する課題

1. 公共交通の維持と運行サービスの改善

(課題1 体系的な移動の確保、課題3 運行サービスの工夫、課題4 まちづくりとの連動)

鉄道と骨格的なバス路線を主軸として、支線的なバス路線やタクシー、自転車や新たな公共交通など多様な交通手段を的確に選択して組み合わせることにより、公共交通を維持しつつ、運行サービスの改善を図ります。

ネットワークとサービスの維持にあたっては、既存の事業形態や手法にとらわれず、社会的なニーズや技術・制度の進化等の状況を見極めながら、利便性の向上、安全性、事業性、環境への貢献等の視点を重視し、新技術の導入や実証運行等についても検討します。

2. 交通結節点および交通結節機能の強化

(課題2 末端交通の環境整備、課題4 まちづくりとの連動、課題6 公共交通への理解促進)

鉄道や路線バスの利便性を向上させるため、骨格的なバス路線、支線的なバス路線やタクシー、自転車、徒歩などの多様な交通手段相互の接続性について強化・連携を図ります。

新技術を活かした末端交通の多様化を誘導するとともに、鉄道駅やバス停における受け皿づくりを進めます。

3. デジタル化の活用による運行サービスの向上

(課題1 体系的な移動の確保、課題3 運行サービスの工夫、課題6 公共交通への理解促進)

DX推進の一環として、公共交通と連動した施策に取り組みます。

デジタル化の推進で、情報を大量かつ即時に入手できる時代となりつつあることを背景に、公共交通の事業や運行に関するデジタル化に取り組みます。

4. 安全・安心な公共交通環境づくりの推進

(課題5 安全・安心な交通環境づくり)

誰もが移動できるユニバーサルデザインや、事故等が起こりにくく、安全で安心して利用できる交通環境をつくります。

公共交通のバリアフリー化、道路等のインフラのバリアフリー化に取り組みます。また、教育機関と連携し公共交通に関する心のバリアフリーに取り組みます。

5. みんなで進める公共交通の利用促進

(課題6 公共交通への理解促進)

公共交通の利用状況や公共負担の現状について情報発信するとともに、公共交通ガイドを配布するなど、市民や来訪者の公共交通の利用促進に取り組みます。

観光事業者との連携やまちづくりとの連動により、社会インフラとしての公共交通をサポートする体制を構築します。

4 公共交通施策

4.1 施策体系

5つの目標について、それぞれ公共交通施策を示します。

本格実施に取りかかる時期は、令和5年度～令和9年度であれば前期、令和10年度～令和14年度であれば後期となります。

表-2 目標に対応する公共交通施策

目標	公共交通施策	前期中に実施
1. 公共交通の維持と運行サービスの改善	(1)公共交通のネットワークとサービスの維持	○
	(2)鉄道と路線バスのサービス圏外の解消	○
	(3)モデル地区における自動運転技術活用の実証運行	—
2. 交通結節点および交通結節機能の強化	(4)交通結節点における乗換え環境の充実	○
3. デジタル化の活用による運行サービスの向上	(5)マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進	○
	(6)公共交通のデジタル化とMaaSの推進	○
4. 安全・安心な公共交通環境づくりの推進	(7)公共交通安全対策の強化	○
	(8)バリアフリーの推進	○
5. みんなで進める公共交通の利用促進	(9)市民の利用促進	○
	(10)来訪者の利用促進	○

4.2 公共交通施策

【目的】

【施策内容／主な実施主体】

(1) 公共交通のネットワークとサービスの維持

・鉄道や路線バスなど公共交通のネットワークとサービスを維持するため、地域の輸送資源やデマンド型交通、民間の活力を活用します。

- ①病院や商業施設の送迎バスなど地域の輸送資源を活用した移動手段の創出／市内事業所、民間、青梅市
- ②既存の公共交通を補完するデマンド型交通や民間の活力を活かした移動手段などによる地域公共交通の充実／市内事業所、民間、青梅市
- ③まちづくりにあわせた路線バスの再編／バス事業者、青梅市

(2) 鉄道と路線バスのサービス圏外の解消

・鉄道と路線バスのサービス圏外の解消を進めます。

- ①鉄道と路線バスのサービス圏外のうち人口密度が40人/ha以上の主な地区(9地区)を対象に、一定の需要があることなどを条件として、新たな公共交通の導入／地元組織、交通事業者、青梅市

(3) モデル地区における自動運転技術活用の実証運行

・公共交通にかかる新技術の実証運行等を実施・検証し、市全体への普及を進めます。

- ①開発と法制度化が進む自動運転の導入について、国や東京都の支援および企業の協力のもと積極的に実証運行に取り組み、新技術の活用による公共交通ネットワークの充実について検討／青梅市、交通事業者、企業

(4) 交通結節点における乗換え環境の充実

・利用者に使い勝手のよいパーソナルな交通サービスが普及するなか、鉄道駅や主なバス停など交通結節点において、この受け皿となる乗り継ぎ・乗換え環境を充実します。

- ①シェアサイクル普及のためのサイクルポートを確保する土地の提供／シェアサイクル事業者、青梅市
- ②主なバス停周辺における多様な端末交通手段の駐輪・駐車場の確保／青梅市
- ③鉄道駅周辺の既存の駐輪・駐車場における多様な端末交通手段の受入れ対応／青梅市

(5) マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進

・マイナンバーカード普及のため、かつ、高齢者等の免許返納の誘導と外出促進のため、マイナンバーカードと連動した公共交通運賃補助を行います。

- ①マイナンバーカードを活用した運賃補助による高齢者等の移動支援／交通事業者、青梅市

【目的】

【施策内容／主な実施主体】

(6) 公共交通のデジタル化とMaaSの推進

・公共交通の利用促進と利用転換、また、外出機会の増加などを目指し、これまでの公共交通や人流のオープンデータ化とデジタル媒体で情報を入手する時代であることを踏まえ、公共交通のシステム化により利用者のサービス向上を図ります。

①各地で社会実験等が進められている MaaS について、利用状況等を把握し、有効性を検証した上で推進／交通事業者、青梅市

※MaaS…マース。Mobility as a Service の略称。利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

(7) 公共交通安全対策の強化

・バス停留所等の安全対策を推進し、安全性の高い公共交通環境をつくりまします。

①バス停周辺の安全対策／バス事業者、道路管理者、公安委員会、小中学校、青梅市

②学校等における交通安全教室／交通事業者、小中学校、青梅市

(8) バリアフリーの推進

・交通施設のバリアフリーを進め、公共交通のユニバーサルデザインを目指します。

①鉄道駅・車両、バス停留所・車両のバリアフリー化／交通事業者

②駅前広場、道路、公共施設のバリアフリー化／道路管理者、公安委員会、青梅市

③公共交通の視点からの心のバリアフリー啓発活動／交通事業者、青梅市

(9) 市民の利用促進

・公共交通の状況や重要性を周知し、市民の公共交通に対する意識改革を促すとともに、相互理解のもとでファンを増やし、公共交通の利用を促進させます。

①「広報おうめ」による情報提供／青梅市公共交通協議会、青梅市

②公共交通ガイドの配布／青梅市

③学校、事業所等におけるモビリティ・マネジメントの実施／青梅市

④公共交通の写真展等／青梅市公共交通協議会、青梅市

⑤SNS 等のメディア媒体を活用した情報発信および情報収集／青梅市公共交通協議会、青梅市

⑥駅施設の清掃やバス停敷地、バス待ちのための建物などを提供いただく自治会、商店会、事業所、学校、有志などを募集して連携する公共交通サポーター制度の導入／市民、市内事業者、交通事業者、青梅市公共交通協議会、青梅市

(10) 来訪者の利用促進

・観光や業務目的の来訪者の公共交通の利用を促進させます。

①広域からの利用のある観光イベント時に観光需要に応じた運行等の柔軟なサービスの提供／交通事業者、青梅市

②観光型 MaaS の推進／交通事業者、奥多摩観光協会、奥多摩町、青梅市観光協会、青梅市

③青梅～奥多摩間のJR青梅線の利用を促進するための組織をつくり、活動を実施／JR東日本、奥多摩観光協会、奥多摩町、青梅市観光協会、青梅市

5 計画の推進方策

(1) 推進体制

公共交通の利用者である市民や来訪者、交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要となります。このため、本市が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携強化を図ることができる体制を検討します。

また、本計画にもとづく公共交通施策はまちづくりの一環として、本市が地域や交通事業者等の関係主体と連携・協力して進めていきます。さらに、必要に応じて国や東京都等の関係機関とも連携・協力を図りながら本計画を推進することとします。

(2) 青梅市公共交通協議会の役割～PDCAの実施～

青梅市公共交通協議会は、本計画（Plan）策定後における施策の実施（Do）について達成状況等の評価（Check）に関する実施主体となり、毎年度、評価していくこととなります。

本計画は10年を想定していることから、前期に当たる5年後に、それまでの評価に対応した、総合的な要因分析を行い必要に応じて施策や目標を見直し（Action）、さらに計画の更新に向けた検討を開始することとなります。

また、交通事業者を始め、道路管理者、公安委員会、利用者など関係主体間の連携・調整について、本市が中心となって行うこととします。

さらには、情報提供や利用促進等にかかる施策の実施主体として機能することとします。

(3) 地域住民による地域公共交通改善制度の拡充

公共交通施策のうち市民等が中心となる施策で、本市の支援が必要な場合は、「地域住民による地域公共交通改善制度」を活用します。

制度が適切に機能するよう強化・拡充していきます。

(4) 計画の達成状況の評価方法

本計画の達成状況は、毎年度、青梅市公共交通協議会で実施工程に即した施策の実施状況を整理します。あわせて目標値に関する確認を行い、目標年次達成の見通しを検証します。

(5) 資金の確保

公共交通施策の実施にあたっては、原則、実施主体の資金によるものとします。

なお、施策の目的や性質に照らし、適宜、国や東京都等の補助金を活用することも含めて、効果的に施策を実施していきます。

(6) 実施工程

公共交通施策は、以下の工程により推進します。

公共交通施策	現状	実施工程（年度）					
		前期					後期
		令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)	～令和14 (2032)
(1)公共交通のネットワークとサービスの維持	①施設送迎バスの活用	検討／実証実験					
	②既存の公共交通の補完	検討／実証実験					
	③まちづくりにあわせて路線の再編	まちづくりの動向の注視／検討					
(2)鉄道と路線バスのサービス圏外の解消	①新たな公共交通の導入	検討／実証運行					
(3)モデル地区における自動運転技術活用の実証運行	①自動運転	研究・検討					実証運行
(4)交通結節点における乗換え環境の充実	①シェアサイクル普及のためのサイクルポートを確保する土地の提供	普及状況にあわせて実施					
	②バス停での端末交通の受入れ	バス停ごとに検討／実証実験／本格実施					
	③駅での端末交通の受入れ	これまでの取組を踏まえ継続実施					
(5)マイナンバーカードを活用した公共交通の利用促進	①マイナンバーカード活用	検討／実証実験					
(6)公共交通のデジタル化とMaaSの推進	①公共交通のデジタル化とMaaSの推進	状況把握／実証実験等					
(7)公共交通安全対策の強化	①バス停留所等の安全対策	適宜検討					
	②交通安全教室	適宜実施					
(8)バリアフリーの推進	①②鉄道駅・車両、バス停留所・車両、駅前広場、道路、公共施設	適宜実施					
	③公共交通の視点からの心のバリアフリー啓発活動	適宜実施					
(9)市民の利用促進	①②③広報おうちめ、公共交通ガイド、モビリティ・マネジメント	適宜実施					
	④公共交通の写真展	検討					
	⑤SNSによる情報収集	検討					
	⑥公共交通サポーター制度の導入	検討					
(10)来訪者の利用促進	①観光需要に応じた運行等のサービス	検討					
	②観光型MaaS	実証実験					
	③青梅～奥多摩間の組織づくりと活動	組織づくり					活動

 検討・実証実験
 本格実施（実証運行）

青梅市地域公共交通計画

【概要版】

令和5（2023）年3月

発行 青梅市

編集 都市整備部管理課交通担当

〒198-8701

東京都青梅市東青梅1丁目11番地の1

電話：0428-22-1111（代表）



乗って守ろう! 使って育てよう! 公共交通

青梅市



Ome Blue®